

論文 / 著書情報
Article / Book Information

論題(和文)	橋領域の眺めからみた港区芝浦の景観特性－状景の複合形式から見た現代都市東京の外延性に関する研究 (1)
Title(English)	A study on urban landscapes in Tokyo bay area as seen from its bridges in Shibaura, Minato ward
著者(和文)	稲用隆一
Authors(English)	Inamochi Ryuichi
出典(和文)	日本建築学会大会学術講演梗概集, , , pp. 201-202
Citation(English)	Summaries of technical papers of annual meeting, , , pp. 201-202
発行日 / Pub. date	2016, 8
権利情報	一般社団法人 日本建築学会

橋領域の眺めからみた港区芝浦の景観特性

状景の複合形式から見た現代都市東京の外延性に関する研究 (1)

正会員

稲用 隆一 *

橋
景観特性

眺め
水路

芝浦
壁面構成

1. 序 港区芝浦は東京湾の浅瀬に面し、近世には江戸の食を支える重要な漁村のひとつであった。近代以降、港湾機能の変化から幹線道路などの交通路が整備され、工業化が進むとともに運送業が発達し、大型の倉庫が数多く建設された。近年では、都心居住の需要を満たす受け皿として超高層マンションを中心とした再開発が行われ、住民構成も大きく変化している。こうした江戸から現代都市東京への変貌のなかで港区芝浦では、埋立てによる沿岸部の拡張を漸次的に繰り返しながら、水路に区切られた各エリアとそれらをつなぐ橋によって新旧の入り混じる都市空間が形成されており、現代都市東京のエッジとしての特徴を色濃く刻んだ景観が形成されている。特に橋では、人の行き交う橋詰の性格とエリアの境界の性格とが複合しており、そこでの眺めには港区芝浦の特性が表出している。ここでは、港区芝浦地区の橋からの眺め^{注1)}を調査し、その景観的な特徴を検討することから、東京の湾岸における空間特性の一端を明らかにすることを目的とする。

2. 橋領域と水路の形状 まず、橋の眺めを捉えるために、両側面の建物群と次の橋で囲まれる範囲を橋領域として定義する(図1)。ここで橋の眺めは、橋領域の平面形状によって遠くまで見通せるものや建物群で視線が遮られるものがあることから、橋領域における水路の形状を検討し、水路が橋に対して直線的にある直線と屈曲あるいはT字に交差する非直線とに分類した(表1)。

3. 橋領域の囲みの形式と活動要素

3.1 橋領域の囲みの形式 橋領域の眺めは、それを規定する両側面の建物群の高さや密度によって開放の度合いが特徴づけられていることから、橋領域の囲みの形式を検討する。まず、橋領域の眺めを限定する側面の建物として、水路の幅(D)に対する建物の高さ(H)の比率から、 H/D が1以上となる建物に着目する^{注2)}。そして、該当する建物あるいは建物群の間口が橋領域の側面を51%以上^{注3)}遮るものを開放なし、遮らないものを開放ありと位置づけた(表2)。さらに、橋領域の両側面の建物による限定の有無の組合せから、両側面が同様である対称型と異なる非対称型とで橋領域の囲みの形式を大別し、対称型は両側面がともに開放なしのものと、両側面がともに開放ありのものに分けて捉えた(表4横軸)。

3.2 活動要素 橋領域を規定する両側面の建物群の立面には、様々な人々の活動が表出している。そこで、人々の活動を支える要素を活動要素とし、その有無と種類について検討すると、活動要素は、バルコニーや公園といった人が滞在するものと、廊下や階段、荷解き場といった移動をともなうものとに整理することができた(表3)。

4. 水路の形状と囲みの形式からみた橋領域の眺め

橋領域の眺めを検討するために、2章の水路の形状を縦軸にとり、3章の橋領域の囲みの形式を横軸に整理し、活動要素の種類もあわせて示したものが表4である。こ

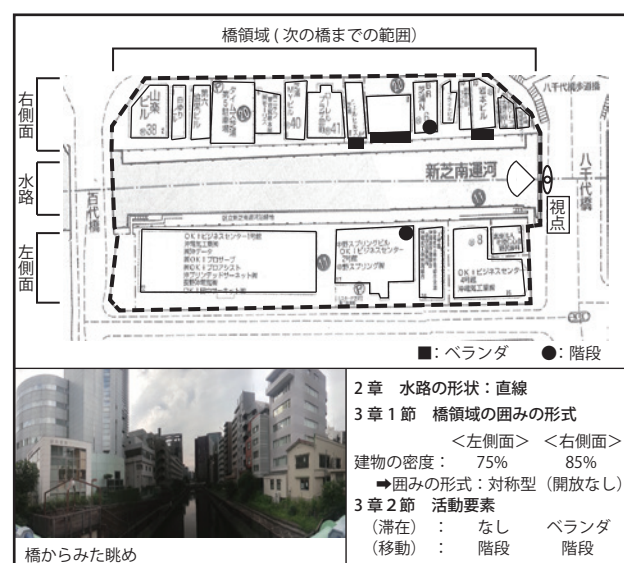


図1 分析例(八千代橋 西側)

表1 水路の形状



表2 側面の建物による限定の有無

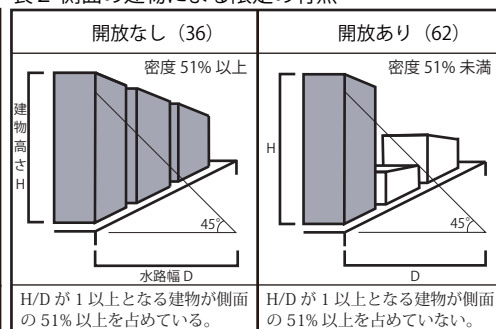


表3 活動要素

滞在系	移動系
バルコニー、テラスなど	廊下、階段、荷解き場など
36	28

表2注) 表中の数字は、該当する側面の数を示している。また、グレー色の建物は、 H/D が1以上となる建物を示している。表3注) 表中の数字は、要素のみられた橋領域の数を示している。ここで、駐車場など建物から独立した平面的なものは活動要素として捉えていない。

れより、水路が直線の橋領域では、開放なしが比較的多く見られるもののすべての囲みの形式が同数程度見られるのに対して、水路が非直線の橋領域では、対称型の開放ありが多くみられた。これらについて、活動要素の有無と種類を検討すると、前者では滞在と移動の両方の活動要素を伴うものが多いのに対して、後者では滞在あるいは移動のどちらかみの活動要素を伴うものが多かった。このことは、前者では比較的高密に建物に囲まれた中に様々な用途の混在した眺めが形成され得るのに対して、後者では低密に建物に囲まれた中に用途の違いの明快な眺めが形成されやすいということを示していると考えられる。

5. 橋領域の眺めからみた港区芝浦地区の景観特性

前章で検討した橋領域の眺めが港区芝浦地区でどのように分布しているのかを検討し、その景観特性について考察する。そこで、橋領域の囲みの形式に基づいて、その位置と向きを用途地図に示したものが図2である。港区芝浦地区は、東端を首都高速1号羽田線が、西端をJR線が囲っており、それを東西に分割するように東京モノレールが走っている。こうした交通路を基準としながら橋領域の眺めの分布の関係を検討すると、田町駅周辺には対称型で開放なしのものほとんどが分布し、比較的同様の眺めが連続しているのに対して、首都高速1号羽田線沿いでは近年再開発されたシーバンスや芝浦アイランドの周辺に非対称型が多く、それらを連結するように対称型で開放ありの

眺めが水路沿いに分布しており、異なる眺めがまとまりをつくりながら連鎖している。このことは、前者は橋領域の眺めが商業地域の裏でありながらも並走する幹線道路沿いの街並みと同様の眺めが反復することで景観の連続性を形成しているのに対して、後者では、橋領域が新旧の街並みが対面する場となっており、エリア内での眺めと橋での眺めとが対比的に現れ景観が断片化しているといえる。

6. 結 以上、港区芝浦における橋領域の眺めを検討した結果、直線的な水路では比較的高密に建物に囲まれた中に様々な用途の混在した眺めが形成され得るのに対して、非直線的な水路では低密に建物に囲まれた中に用途の違いの明快な眺めが形成されやすいということがわかった。また、港区芝浦地区における橋領域の眺めの分布より、橋領域の眺めが商業地域の裏でありながらも並走する幹線道路沿いの街並みと同様の眺めが反復し連続するものと、橋領域が新旧の街並みが対面する場となり、エリア内と橋とで眺めが断片化するものという港区芝浦地区の2つの異なる景観的な特徴を明らかにした。

注1) 港区芝浦地区は、芝浦1～4丁目、湾岸2～3丁目、および港南1、3丁目とし、地区内にある26の橋のうち、2015年9月の調査時に工事中であった3景(鹿島橋と高浜橋の東側)を除いた49景(表4参照)を資料とした。
注2) 芦原義信は、著書「街並みの美学」において「D/H=1を境にしてD/H>1の空間とD/H<1の空間とは、空間の質において、変節点があると考えられる。」と述べており、ここでも橋領域の開放の度合いを捉える基準とした。
注3) 51～55%を占める資料が少数であったことから、基準として採用した。
注4) 本論は、本校の2015年度課題研究(大津一輝君)をもとに追加調査を行い、加筆修正したものである。

表4 水路の形状と囲みの形式からみた橋領域の眺め

		橋領域の囲みの形式 (49)												
		対称型 (33)						非対称型 (16)						
		開放なし (10)			開放あり (23)			開放なし+開放あり						
水路の形状 (49)	直線 (28)	<資料名>		<活動要素>		<資料名>		<活動要素>		<資料名>		<活動要素>		
		No.24 霞橋	東: 滞在 -	No.4 浜崎橋	東: 滞在 -	No.6 新浜崎橋	東: 滞在 -	No.8 東芝浦橋	東: 滞在 -	No.9 新芝浦橋	東: 滞在 -			
		No.28 藻塩橋	東: 滞在 -	No.5 新浜崎橋	南: 滞在 -	No.10 新芝浦橋	南: 滞在 -	No.11 末広橋	南: 滞在 -	No.22 香取橋	南: 滞在 -			
		No.30 百代橋	東: 滞在 -	No.18 浦島橋	南: 滞在 -	No.12 末広橋	南: 滞在 移動	No.17 浦島橋	北: 滞在 移動	No.42 汐彩橋	北: 滞在 移動	No.45 港栄橋	北: 滞在 移動	
		No.21 香取橋	西: 滞在 移動	No.12 末広橋	南: 滞在 移動	No.35 潮路橋	北: 滞在 移動	No.36 潮路橋	北: 滞在 移動	No.19 竹芝橋	西: -			
		No.25 新芝橋	西: 滞在 移動	No.17 浦島橋	北: 滞在 移動	No.41 汐彩橋	北: 滞在 移動							
		No.26 新芝橋	東: 滞在 移動	No.23 霞橋	西: - 移動	No.21 新浜橋	東: -							
		No.32 八千代橋	東: 滞在 移動	No.21 新浜橋	東: -									
		No.34 芝浦橋	東: 滞在 移動	No.22 新浜橋	西: -									
					8								9	
水路の形状 (49)	非直線 (21)	No.20 竹芝橋		東: 滞在 移動	No.14 南浜橋	南: 滞在 -	No.16 日の出橋	東: 滞在 -	No.38 船路橋	東: 滞在 -	No.40 渚橋	東: 滞在 移動	No.27 藻塩橋	西: - 移動
		No.31 八千代橋		西: 滞在 移動	No.37 船路橋	西: 滞在 -	No.44 夕風橋	南: 滞在 -	No.47 芝浦橋	西: 滞在 -				
					No.45 夕風橋	北: 滞在 -	No.49 高浜橋	西: 滞在 -						
					No.13 南浜橋	北: 滞在 移動	No.29 百代橋	西: - 移動	No.39 渚橋	西: - 移動				
					No.29 百代橋	西: - 移動	No.33 芝浦橋	- 移動	No.46 港栄橋	南: - 移動				
					No.33 芝浦橋	- 移動	No.39 渚橋	西: - 移動	No.3 浜崎橋	西: -				
					No.39 渚橋	西: - 移動	No.46 港栄橋	南: - 移動	No.7 東芝浦橋	東: -				
					No.46 港栄橋	南: - 移動	No.3 浜崎橋	西: -	No.15 日の出橋	西: -				
					No.3 浜崎橋	西: -	No.7 東芝浦橋	東: -	No.48 芝浦橋	東: -				
					No.7 東芝浦橋	東: -								
					No.15 日の出橋	西: -								
					No.48 芝浦橋	東: -								

表4注) 表中の数字は該当する橋領域の資料数を示している。

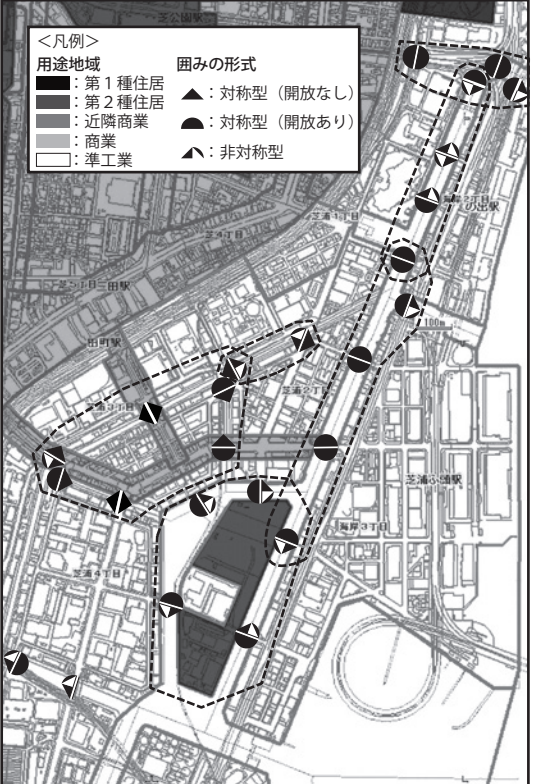


図2 港区芝浦地区における橋領域の囲みの形式の分布

* 東京工業大学附属科学技術高等学校 教諭・博士 (工学)

*Teacher, Tokyo Tech High School of Science and Technology, Dr.Eng.